自転車の安全性確保について

平成 17 年 3 月

商品等の安全問題に関する協議会

目次

1　はじめに

関係事業者、消費者団体、行政及び学識経験者から構成される、商品等の安全問題に関する協議会（以下「協議会」という。）は、平成１6年 11 月から、東京都の委嘱を受け「自転車の安全性確保について」をテーマとして検討を行ってきた。

自転車は、老若男女に関わらず、最も身近で普及している交通手段であり、環境負荷の極めて少ない乗り物として、今後とも広く使われていくことが推測される。財団法人自転車産業振興協会の自転車消費者ニーズ調査（平成１３年１２月）によると、１世帯で２台以上の自転車を保有する家庭は全国で 65.3%を占め、平成１６年の年間自転車販売量は約 1,160 万台に達している。

自転車の販売量は増加傾向にあり、低価格の自転車が増加しており、消費者にとって家計の面から歓迎される半面、製品の安全性に対する不安が指摘されている。

国の第７次交通安全基本計画（平成 13～17 年度）は、自転車の定期的点検・整備、正しい利用方法の指導等安全整備制度の拡充を謳っている。また、東京都の第 7 次交通安全計画では、国の計画を受け、自転車の品質の規格・基準の整備、自転車組立整備士制度等の普及並びに SG マーク制度の普及等が挙げられている。さらに、地球温暖化対策推進大綱は、ライフスタイルの見直しの中で、自転車の安全かつ適正な使用促進に向けた環境整備を求めている。

自転車の安全については、走行マナーや道路環境等に係わる交通事故の問題などもあるが、本協議会では、自転車本体の安全性の確保について協議を行うこととした。具体的には、自転車の安全基準適合製品の拡大を図ること、自転車の整備技術を確保し、安全に組み立てられた自転車を提供するとともに、消費者に使用中の自転車（以下「使用自転車」という。）の整備を促すための環境作りを進めること、自転車に関する事故や危害・危険情報を収集し、消費者に安全に係わる情報を提供すること等について検討を行った。

また、自転車に幼児を乗せる際の危険性がクローズアップされ、幼児にヘルメットの着用が必要との認識が高まってきていることから、幼児のヘルメットの着用と安全性が確認されたものにしていくことについて検討を行った。

その結果、協議会は、自転車関連業界が現在取り組んでいる対策を確認した上で、消費者がより一層安心して自転車を使用することができるよう、業界及び関係機関が引き続き積極的に自転車の安全性確保に取り組むよう要望するとともに、都及び関係機関による自転車の安全性確保のための支援、消費者への情報提供を求めることとした。

2　自転車等の製造・販売・使用における現状

(1)　平成 13～15 年度の 3 年間に、自転車に関する危害・危険相談が、都内の消費生活センターに 42 件寄せられたが、そのうち 25 件が自転車の破損や部品の脱落についてであった。（別添資料－1「自転車に関する危害・危険情報」参照）

(2)　財団法人自転車産業振興協会が平成 15 年度に行った試買テストでは、基幹となる構造部分でも日本工業規格（以下「JIS 規格」という。）に適合しないものがあり、調査した 50 銘柄中フレームの強度不足が１０銘柄、スポークの張力不足が９銘柄あったと報告されている。

(3)　自転車には、製品の品質・機能を定める JIS 規格、JIS 規格やその検討状況を考慮して制定されている財団法人製品安全協会の基準（以下「SG 基準」という。）及び社団法人自転車協会の業界自主基準（以下「BAA 基準」という。）が設けられている。

　各規格･基準は趣旨や目的などに応じた特徴があるが、JIS 規格をベースとしているため、規定内容の基本的な部分はほぼ共通している。

　従って、消費者が、いずれかの規格･基準に適合する製品を選択することにより、必要な基本的安全性が確保されることになると考えられる。

　また、使用自転車の点検整備に係わるものとして財団法人日本交通管理技術協会が運営する TS マーク制度がある。（別添資料－2「自転車の安全に係わる制度等の概要」参照）

(4)　自転車の平成 16 年の国内向出荷数量は約 1,160 万台に上るが、このうち完成車の JIS 規格適合表示（以下「JIS マーク」という。）品は 100 万台程度と推定され、財団法人製品安全協会の SG 基準適合表示（以下「SG マーク」という。）品は約 150 万台、合わせても 2 割程度である。（別添資料－3「自転車の輸入・販売台数等の実績」参照）

(5)　平成 16 年に販売された自転車の３／４以上となる約 910 万台が海外からの輸入品で占めている。（別添資料－3「自転車の輸入・販売台数等の実績」参照）

(6)　自転車は、完全に組み立てられてメーカーから出荷されることは少なく、多くの場合、最終的に販売店で部品を取り付けて、完成品に組み立てられて販売される。また、自転車の安全な使用のためには、定期的な点検や調整を適正に実施することが必要である。このため、自転車組立整備士や自転車安全整備士制度が設けられている。

　なお、自転車に完成車 JIS 及び SG マークを表示する要件として、専門的な知識や技能を要する主要部分の組立については、自転車組立整備士による組立整備が求められており、BAA マークを表示するには、自転車組立整備士または自転車安全整

備士による組立整備が求められている。SG マーク制度では組立整備を行った自転車組立整備士の記号を表示することになっている。

(7) 東京都自転車商協同組合が平成 16 年度安全整備促進事業において点検した自転車 33,369 台の内、約１／３に当たる 10,679 台に整備不良が認められた。

(8) 東京大学医学部大学院医学研究科　宮本伸哉医師によるアンケート調査結果によれば、幼稚園児の保護者の 3 人に 1 人が、幼児座席使用時に子供にケガをさせた経験があると回答している。また、自転車の転倒による幼児の危害では、特に頭部に重大な影響を与えるおそれがあり、転倒によるケガは、走行中だけではなく駐停車中にも発生していると報告されている。

ちなみに、「平成 16 年中　6 歳未満、損傷部位別、自転車同乗中死傷者数」（別添資料－3　警視庁統計資料より「６歳未満自転車同乗中死傷者の年次推移（東京都内）」参照）によると、損傷部位別では頭部が 57.4%と最も多く、次に脚部の 25.0%となっている。

自転車に乗せた幼児の危害防止には、幼児用ヘルメットの着用が有効であると考えられるが、幼児用ヘルメットを着用している例はほとんど見られない。

３　自転車が抱える問題

(1) 自転車の安全性について

ア　輸入品の増加などもあって自転車の価格が低下し、国内向出荷数量は平成 11 年に比べ平成 16 年には約 27%増加している。また、品質や整備が十分でなかった自転車が原因と推測される事故も発生している。

イ　自転車には、JIS、SG、BAA といった安全に関する規格や基準があるが、いずれも任意の基準であり、基準に適合していない製品でも販売、使用上の規制はない。

ウ　自転車は多くの場合、販売店で最終的に組立整備が必要となることが多いが、安全基準適合表示（以下「安全マーク」という。）品を除くと、自転車組立整備士等による組立整備は求められていない。

エ　業界団体ではこれまでも不良自転車を排除するための取組を行ってきた。しかしながら、東京都内の消費者センターに寄せられた危害･危険相談や、財団法人自転車産業振興協会の試買テスト結果を見ると、必ずしも不良自転車が減少しているとはいえず、JIS 規格に適合しない製品も少なからず流通しているものと推察される。

オ　消費者への情報提供としては、経済産業省の事故情報収集制度、国民生活セン

ターや全国の消費生活センター及び消費生活用製品 PL センター等に寄せられた相談情報を基にした情報提供並びにメーカーのリコール情報等がある。しかし、自転車業界として様々な形で収集した情報及びその整理・分析結果について、消費者等に分かりやすい形で十分提供されているとはいい難い。

(2) 幼児の頭部保護とヘルメットの安全性について

自転車に同乗している幼児は転倒の際に自ら防御姿勢をとることが困難であり、転倒事故の際に頭部にケガを負うリスクが高い。このような自転車乗車時における幼児の頭部保護の重要性を考慮し、幼児にヘルメットを着用させる必要性が各方面から強く指摘されている。

自動二輪車及び原動機付き自転車の乗車用ヘルメットが消費生活用製品安全法に定める特定製品に指定され、基準に適合していることを示すマーク（PSC マーク）が表示されていなければ販売が禁止されているのに対し、自転車の幼児用ヘルメットに関する安全基準には財団法人製品安全協会の SG 基準があるものの、基準適合ヘルメットであることを示すマークの貼付は義務となっていないため、安全性が劣る製品が販売される可能性があり、早急な対策が求められている。

４ 関係団体等の取組状況

(1) 自転車の安全性確保に向けた活動

自転車の安全確保については、従前から JIS マーク制度や SG マーク制度といった製品安全確保制度が、使用自転車の安全確保としては TS マーク制度が運用されてきた。平成１６年には JIS 規格及び SG 基準において、自転車のさらなる安全性を目指した基準等の改正が行われている。

一方、業界の活動としては、平成１６年から社団法人自転車協会が、業界自主基準の「自転車安全基準」に適合している自転車であることを証する BAA マーク制度を開始した。また、財団法人自転車産業振興協会を始めとする関係業界団体やメーカー等は、「自転車安全対策連絡協議会」を組織して、自転車の安全を目的とした「自転車総合安全対策」を策定し安全基準適合製品の供給、使用自転車の安全確保、製品事故対策等に向けた取り組みを実施している。

業界の取組のうち、今回の協議に係わる事項は、以下のとおりである。

ア 安全基準適合製品のシェア拡大に向けた取組

(ｱ) BAA マークの普及促進に向けた活動

① 財団法人自転車産業振興協会、社団法人自転車協会では、社団法人自転車協会の会員及びその他の自転車の製造・輸入業者に対して BAA マーク制度

への参加の呼びかけを行い、平成１６年度内に出荷する自転車の内 350 万台にＢＡＡマーク貼付を行うことを目指している。

また、BAA マーク普及促進のため、テレビコマーシャル、新聞・雑誌広告を通じた消費者向け広報活動を実施している。

② 東京都自転車商協同組合では、組合加盟の小売店でＢＡＡマークの付いた商品を積極的に紹介し、販売する方向で取り組むことを決定している。

(ｲ) 輸入自転車等に対する安全性確保

財団法人自転車産業振興協会は、輸入自転車の生産国に対し、日本国内の基準に適合した製品の輸出に向けた努力を促す取り組みを実施するとともに、日本の自転車安全基準を、ISO（国際規格）に反映するよう働きかけを行っている。

(ｳ) 財団法人自転車産業振興協会は、オープンラボを運営し、輸入者、中小事業者等が安全基準の適合状況を自己確認できるようにしている。

イ 自転車の整備技術の確保及び点検整備の促進への取組

(ｱ) 財団法人自転車産業振興協会は、整備士技能の維持向上を目的として、自転車組立技術講習会を全国で実施している。

(ｲ) 財団法人日本車両検査協会では、時代や技術の進歩に対応するとともに、整備士の技術を維持するため、資格の更新制度の実現に向け検討を進めている。

(ｳ) 東京都自転車商協同組合は，自転車の安全な利用に必要な点検・整備の促進を図るため、地域の小学校や公共施設等を利用した自転車安全講習会、無料点検サービスを実施している。

ウ 業界による危害情報の収集、安全情報の提供活動

(ｱ) 現在、自転車業界には、全国の自転車小売組合が実施している小売店舗からの危害情報集制度がある。さらに、財団法人自転車産業振興協会が中心となって、業界団体とメーカー、販売業者が連携して情報の収集体制を拡充強化し、収集した情報の検証･データベース化を進め、事業者へ通知するとともに、ホームページにより関係機関、消費者等に向け情報提供を行うことを決定し、目下その運用に向け準備を進めている。

(ｲ) 財団法人自転車産業振興協会では、自転車の試買テストを実施し、結果の公表等により自転車の安全に関する情報の提供を行っている。なお、平成１５年度は５０台の市販自転車を購入し、JIS 規格への適合状況を調査し、結果の公表を行っている。

(2) 幼児用ヘルメットの安全確保について

ア 業界、関係機関の取組

(ｱ) 財団法人自転車産業振興協会は、自転車総合安全対策の一環として、自転車

の幼児座席・幼児用ヘルメットの適正利用を促進し、自転車に同乗中の幼児の頭部を保護する立場から、幼児用ヘルメットの着用を呼びかける広報用チラシ150 万枚を印刷し、全国の自転車専門店や量販店を通じて配布している。

また、平成 16 年秋からは SG マーク付き自転車用幼児座席に広報用チラシを同梱して購入者への注意喚起を行っている。

(イ)　財団法人製品安全協会は、自転車乗車時の幼児の頭部保護の重要性を踏まえ、幼児用ヘルメットの評価を行うために「小さいサイズの人頭模型（頭囲：50cm）」を使用した試験法を採用し、平成 16 年 7 月から幼児用ヘルメットについて SG マーク制度による認定を開始した。その後、各メーカーが製品開発等を実施し、平成 16 年 11 月からは SG マークが表示された幼児用ヘルメットが市販されている。

(ウ)　自転車の JIS 規格及び SG 基準では、JIS マーク若しくは SG マークを表示するための要件として、自転車の取扱説明書に幼児座席に乗せる幼児への「幼児用ヘルメット着用奨励」の趣旨を記載するよう求めている。

(エ)　社団法人日本保安用品協会では、ホームページに幼児用ヘルメットの紹介ページの作成を決定した。

また、日本安全帽工業会は、東京都の「ハートフルメット TOKYO キャンペーン」に協力し、工業会会員から 1,400 個のヘルメットを無償提供している。

イ　都における取組

都は、平成 17 年 4 月を「ハートフルメットＴＯＫＹＯキャンペーン」期間に定め、自転車に乗せる幼児のヘルメット着用促進の取り組みに着手している。

具体的内容は次のとおり

(ア)　都内全幼稚園・保育園（約 3,000 園）に対して、ポスター・リーフレットを配布する。

・リーフレットを幼稚園・保育園を通じて全保護者（約３０万人）へ配布
・自転車販売店の他、量販店等にもポスターを掲示

(イ)　出前型・参加型の安全教育を区市町村・警察署が幼稚園・保育園と連携して実施する。

・春の全国交通安全運動と連携した安全教育の実施
・幼児用ヘルメット着用を含む「自転車事故防止」に関する啓発ビデオを財団法人東京交通安全協会が新たに製作し、各区市町村に配布

(ウ)　幼児用ヘルメットを活用したアンケートを実施する。

ＳＧマーク付のヘルメットを日本安全帽工業会等の協力を得て 2,000 個提供し、都内１０区市の幼稚園・保育園で「今後の普及啓発に資するためのアンケート」を実施

5　自転車等の安全性確保に向けた今後の取組－提案－

協議会は、今後、業界及び関係機関、都、消費者が取り組むべき事項について次のとおり提案する。本提案に基づき各分野での取組がなされることにより自転車の欠陥や整備不良等が原因となる事故や自転車同乗中の幼児の事故の未然・再発防止につながるものと考える。

(1)　自転車の安全性確保

ア　安全基準適合製品のシェア拡大の仕組み作り

(ｱ)　安全マークの付いた自転車の普及促進

・自転車専門店に加え、新たにスーパーマーケットを含む量販店等（以下「量販店等」という。）でも、完成車 JIS、SG、BAA といった安全マークの付いた自転車を積極的に紹介し、販売する。

・都は、各種の広報手段を活用して、消費者に安全マークの付いた自転車の選択を呼びかける。

(ｲ)　各安全基準内容の充実化

自転車の安全基準を作成・運用している機関（財団法人製品安全協会、社団法人自転車協会等）は、引き続き、自転車事故の分析及び国際規格、関係機関等における基準見直しや制度運用の動向等に係る情報等の収集・検討を行い、更なる基準の充実を図る。

(ｳ)　製造・輸入業者に対する働きかけ

販売業者は、自らが販売する自転車で安全マークがないものについては、製造・輸入業者に対して安全マークを貼付するよう求める。

(ｴ)　消費者は、自転車の購入に当たり、安全マークが付いた製品を積極的に選択するよう努める。

イ　自転車の整備技術の確保

(ｱ)　自転車専門店、量販店等は、組立整備能力を確保し、消費者に整備された製品の提供及び適切な助言を行うため、従業員の自転車組立整備士、自転車安全整備士の資格取得をより一層推進する。

(ｲ)　業界団体は、消費者に自転車の点検整備を促すため、これまで東京都自転車商協同組合等が取り組んできた、自転車に対する小学校や店舗等での点検・整備サービス等の拡大を図る。

また、量販店等の販売者も自転車整備体制を整え、整備士の技術向上に努め、業界団体等が進める消費者向けの安全活動への参加・協力を進める。

(ｳ)　消費者は、自転車の購入にあたり、組立整備士のいる店舗であること等を参考に、安全性の高い自転車を選ぶとともに、自らの責任において、定期的に点検整備を行うよう努める。

(ｴ)　都は、東京都自転車商協同組合が取り組んできた、自転車点検サービスの拡大に向け、実施場所として小学校や公共施設等の確保に努める。

ウ　業界による危害情報の収集、安全情報の提供

(ｱ)　業界団体は、連携して消費者から直接危害情報の収集を行い、検証した上で、その結果を事業者、関係機関、消費者行政窓口や消費者へ一元的に提供することを決定しているが、今後早期に、その実現に向けた体制整備に取り組む。

(ｲ)　都は、業界からの情報提供に基づき、消費者に対し、各種の広報手段を活用し、危害発生防止に必要な情報提供に取り組む。

エ　優良販売店制度の創設の検討

(ｱ)　自転車業界及び販売業界は連携して、安全マーク付きの自転車を販売し、自転車組立整備士、自転車安全整備士による組立・点検・整備を行うとともに、業界等が進める安全性向上活動へ積極的に参加する等の認定基準を定め、消費者に「安心できる店」であることを明らかにする制度の創設を検討する。

なお、このための検討組織を平成17年度の早い時期に設置する。

(ｲ)　都は、優良販売店制度の創設に向けて、検討のための組織作り及び関係業界団体が取り組む認定基準作成等に協力するとともに、積極的に制度のＰＲを行う。

(2)　幼児の安全確保とヘルメットの普及

ア　消費者、特に保護者は、幼児を自転車に同乗させる際には、幼児の保護と安全を守る観点から、安全マークの付いたヘルメットを幼児に正しく着用させる。

イ　製造・輸入業者は、安全基準適合検査を受検し、ヘルメットに安全マーク（現状ではＳＧマーク）を表示する。

ウ　販売者は、安全マークの付いたヘルメットを販売する。

エ　自転車業界、関係機関、都は協力して、安全マークの付いたヘルメットの着用推進を各種の広報手段を活用して呼びかける。

（資料－１）

自転車に関する危害･危険情報

（平成13年4月～16年3月までの集計）

□　メコニス情報（東京都内の消費生活センターに寄せられた相談情報のデータベース）

【危害情報】

□　危害内容

原　　因	破損・折損	部品脱落	機能故障	転落?転倒?不安定	バリ・鋭利	操作・使用性の欠落	不明等	計
件　　数	7	8	3				11	29

□　受傷内容

受傷内容	擦過症・挫傷・打撲傷	刺傷・切傷	骨　折	脱臼・捻挫	筋・腱の損傷	その他の傷病	不　明	計
件　　数	18	1	3	2		1	4	29

□　治療期間

受傷程度	１週間未満	１～２週間	３週間～１?月	１カ月以上	不　明	医者にかからず	計
件　　数	10	7	2		3	7	29

【危険情報】

□　危険内容

原　　因	破損・折損	部品脱落	機能故障	転落?転倒?不安定	バリ・鋭利	操作・使用性の欠落	不明等	計
件　　数	10		1			2		13

□　PIO－NET情報（日本各地の消費生活センターに寄せられた相談情報のデータベース、従って ＰＩＯ－ＮＥＴの情報にはメコニスの情報を含む。）

【危害情報】

□　危害内容

原　　因	破裂	破損・折損	部品脱落	機能故障	転落・転倒・不安定	バリ・鋭利	操作・使用上の欠落	無回答	計
件　　数	3	56	55	40	2	2	7	39	204

□　受傷内容

受傷内容	骨折	脱臼・捻挫	切断	擦過・挫・打撲傷	刺傷・切傷	頭蓋損傷	神経・脊髄損傷	筋・腱の損傷	感覚機能の低下	皮膚障害	その他	不明	計
件　　数	37	11		114	17	3	2	2	1		14	3	204

□　治療期間

受傷程度	１週間未満	１～２週間	３週間～１?月	１カ月以上	不　明	医者にかからず	計
件　　数	45	33	18	28	33	47	204

【危険情報】

□　危険内容

原　因	発火・引火	破裂	破損・折損	部品脱落	機能故障	転落・転倒・不安定	操作・使用性の欠落	その他	計
件　数	1	1	44	17	17	1	5	2	88

自転車の安全に係わる制度等の概要

1　JIS マーク制度(Japan Industrial Standard)

運営主体：経済産業省（基準原案作成：財団法人自転車産業振興協会）
URL：http://www.jisc.go.jp/

制度の概要	自転車の基準等の概要
JIS マーク制度は、工業標準化法に基づいて実施されている制度で、安全性を含めた品質等の内容を規定した日本工業規格（JIS 規格）に適合する製品に特別の表示ができるという制度である。この制度の対象となる品目は、主務大臣が指定することとなっている（2004 年 3 月末現在、経済産業大臣により 532 品目が指定されている。）。 JIS マークは、国又は指定認定機関の審査により JIS 表示認定工場の認定を受けた上で、生産者の自己責任のもとで製品に表示するものである。 なお、2004 年の工業標準化法改正により、2005 年 10 月から新 JIS マーク制度が実施されることになっており、すべての製品 JIS に対して JIS マーク表示が認められるとともに、認証制度も政府認証から第三者機関（登録機関）認証に変更されることとなっている。 また、表示されるマークのデザインも変更されることになっている。	①　国際規格（ISO 規格）との整合性を考慮しつつ制定されているが、安全性を高めるために必要な事項として、フレーム繰返し荷重試験、前照灯・フロントリフレクタの装着等について規定している。 ②　自転車（一般用自転車・幼児用自転車）に加えて、自転車の各部品、試験方法や組立作業方法について規格化されており、2005 年 2 月現在、自転車関係では 39 規格が制定され、18 品目が JIS マークの表示品目として指定されている。

2　ＳＧマーク制度（Safety　Goods）

運営主体：財団法人製品安全協会
URL：http://www.sg-mark.org/

制度の概要	自転車の基準等の概要
ＳＧマーク制度とは、安全性の高い製品の提供を通じて消費者利益を保護することを目的として、構造・材質・使用方法等から見て生命又は身体に対して危害を与えるおそれのある消費生活用製品を対象として実施している民間の自主的な製品安全性確保制度である（2005 年 2 月現在、自転車等 129 品目が対象）。 ＳＧマークは、危害の発生を防止するために必要な事項について定めた認定基準に、一定の検査制度（ロット認定又は工場等登録・型式確認）により適合していることが確認された製品に表示されるものである。また、SG マーク表示製品の人身事故に対する紛争解決・被害救済の機能を有しており、製品の欠陥による人身事故に対しては SG マーク被害者救済制度により円滑な賠償措置を実施している。	①　JIS 規格との整合性等を考慮している他、事故の未然・再発防止の観点から、以下の事項等について規定している。 ・　異物の挟み込みによる前輪ロック事故の防止のため、前車輪の両側面へのガードの取り付け ・　製品特性等を理解していないことによる事故防止のため、「小径車の走行安定性」、「制動性能の高いブレーキによる前輪ロック」等にかかる適切な情報提供 ②　自転車の他、自転車用ヘルメット、自転車用幼児座席及び自転車用空気ポンプを対象としている。

3　ＢＡＡマーク制度　(Bicycle　Association　Approved)

運営主体：社団法人自転車協会
URL：http://www.jitensha-kyokai.jp/

制　度　の　概　要	自転車の基準等の概要
BAA マーク制度は、自転車の安全性向上と環境保全を目的として、平成 16 年 9 月から開始された。具体的には、社団法人自転車協会が定める業界の自主安全基準に適合している自転車に BAA マークを表示することで、消費者が安全性の高い自転車を選択できるようにしようとする制度である。 自転車に BAA マークを表示しようとする製造・輸入事業者には、生産物賠償責任保険（ＰＬ保険）への加入及び協会が定める適合認定機関（2 団体）の検査を受けることが義務づけられている。 なお、ＢＡＡマークには、一台ごとに固有の番号が付いており、番号から製造または輸入事業者が判るようになっている。	①　JIS 規格をベースとして粗悪自転車等による事故事例の調査結果や DIN（ドイツ規格）を参考に消費者の安全確保のための基準を定めている。 試験方法、ブレーキの制動距離などの点では、JIS 規格を上回る基準が設定されている。

4　ＴＳマーク制度(自転車安全整備制度)（Trafic safety）

運営主体：財団法人　日本交通管理技術協会
URL：http://www.tmt.or.jp/

制　度　の　概　要	自転車の基準等の概要
TS マーク制度は、財団法人日本交通管理技術協会が進める、新車及び使用中の自転車の安全確保を目的とした制度。 ＴＳマークは、財団法人日本交通管理技術協会の登録を受けた「自転車安全整備店」で、自転車安全整備士（自転車安全整備技能検定に合格した者）が点検整備を行い、道路交通法に定める安全な普通自転車であることを確認し、安全指導を行ったうえで貼ることとなっている。自転車の安全利用と事故防止を図るとともに、傷害保険及び賠償責任保険により被害者を救済しようとする制度である。 マークの有効期間は 1 年間。毎年 1 回点検整備を行うことで自転車の継続的な安全整備の確保を目指している。	①　「普通自転車の点検整備基準」は、財団法人日本交通管理技術協会が警察庁の指導を受け、道路交通法に定められている普通自転車の大きさ、構造、性能等について定めている。 ②　自転車の TS マークには、次の種類がある。 ・点検済み普通自転車用 （賠償責任保険限度額等により区分） 第一種 TS マーク（青マーク） 第二種 TS マーク（赤マーク） ・型式認定を受けた電動アシスト自転車用 駆動補助機付普通自転車用 TS マーク（緑マーク）

（資料－３）

自転車の輸入・販売台数等の実績

1　自転車の輸入・販売台数

※平成 17 年２月 14 日、財団法人自転車産業振興協会「自転車生産動態・輸出入統計」より

（単位：台）

年 / 数量	平成11年 (1999 年)	平成12年 (2000 年)	平成13年 (2001 年)	平成14年 (2002 年）	平成15年 (2003 年)	平成16年 (2004 年)
生産数量（完成車）	5,590,578	4,679,089	4,184,204	3,076,457	2,519,732	2,442,854
輸入数量（完成車）	4,263,367	6,233,731	7,091,640	8,326,093	8,702,626	9,138,411
国内向出荷数量 (完成車)	9,138,921	10,015,294	11,275,844	11,402,550	11,222,358	11,581,265

注：　国内向け供給数量を出荷販売－輸出＋輸入－輸入受入としていたが、輸出のほとんどが中古自転車であることから、平成 13 年 1 月より、算出方法を生産＋輸入に変更し「国内向出荷」とした。なお、16 年の数量は暫定値である。

2　SG マーク表示実績

財団法人 製品安全協会　自転車の SG マーク表示実績

（単位：台）

	平成 11 年度	平成 12 年度	平成 13 年度	平成 14 年度	平成 15 年度	平成 16 年 4 月～12 月
マーク表示数量	1,284,200	1,325,524	1,364,451	1,584,040	1,377,000	904,400

注：製品安全協会では、表示実績を年度で集計している。
　　なお、平成 16 年（１月～12 月）の SG マーク表示数量は、**1,471,680** 台である。

警視庁統計資料より

6 歳未満自転車同乗中死傷者の年次推移（東京都内）

（単位：人）

		11 年	12 年	13 年	14 年	15 年	16 年	計
死傷者数	0～1 歳	92	148	123	142	109	148	762
	2 歳	98	123	117	122	132	146	740
	3 歳	75	93	103	87	120	105	583
	4 歳	80	64	96	73	91	82	486
	5 歳	77	81	81	66	68	92	465
	計	422	509	520	490	520	575	3,036

16 年中　6 歳未満、損傷部位別、自転車同乗中死傷者数

○　死傷者数

（単位：人）

		全損	頭部	胸腹部	腕部	脚部	その他	小計
死傷者数	0～1 歳	0	110	4	11	23	0	148
	2 歳	0	100	9	14	24	1	148
	3 歳	0	52	2	24	27	0	105
	4 歳	0	36	3	15	28	0	82
	5 歳	0	32	4	14	42	0	92
	計	0	330	22	78	144	1	575

○　構成率

（単位：%）

		全損	頭部	胸腹部	腕部	脚部	その他	小計
構成率	0～1 歳	0	74.3	2.7	7.4	15.5	0	100
	2 歳	0	67.6	6.1	9.5	16.2	0.7	100
	3 歳	0	49.5	1.9	22.9	25.7	0	100
	4 歳	0	43.9	3.7	18.3	34.1	0	100
	5 歳	0	34.8	4.3	15.2	45.7	0	100
	計	0	57.4	3.8	13.6	25.0	0.2	100

平成16年度　東京都消費生活調査員に対するアンケート調査結果から

１　調査のテーマ

「自転車の使用により発生した事故及び危険を感じた事例に関する調査」

２　調査時期　　平成16年12月10日～17日

３　調査内容及び結果の概要

(1)　調査人数及び回答人数

調査人数（アンケート発送数）４６７人

回答人数　４３０人

(2)　調査結果の概要

①　回答者の内訳

ア　男女別内訳　　女性　３３０人　、男性　１００人

②　購入先別内訳

専門店	スーパーマーケット	量販店(ﾃﾞｨｽｶｳﾝﾄｼｮｯﾌﾟ等)	通信販売	その他	無回答	合計
448台	271台	234台	14台	107台	9台	1,083台
41.4%	25.0%	21.6%	1.3%	9.9%	0.8%	100 %

③　事故や危険な体験をした経験について（回答者本人及び家族を含む）

自転車で走行中に、事故を起こしたり、危険を感じた経験について、具体的内容を聞いた。

体験の内容	回答数	比率
急にブレーキがかかった状態になり、自転車が動かなくなった。	9人	3.0%
自転車ごと転倒した。	87人	29.0%
乗せていた子供が転落した。	5人	1.7%
自動車、オートバイ、自転車、人、その他の障害物と衝突した。	124人	41.3%
路肩などから転落した、排水溝へ落下した等。	10人	3.3%
その他	64人	21.3%
無回答	1人	0.3%
合計	300人	100%

④　前問事故等に対し、体験者が考える原因は次のとおり（複数回答あり）

原因	回答数	比率
運転者のミス	130人	39.8%
人、動物の飛出しなど不可抗力の事由	107人	32.7%
突然壊れる、部品や付属品が外れる等の自転車の構造に問題や欠陥があった	37人	11.3%
その他	48人	14.7%
無回答	5人	1.5%
合計	327人	100%

※　次に、前設問で、自転車の構造、部品等に問題があったと回答した方（37 人）へ質問しました。

⑤　事故を起こした自転車の種類と購入先（回答数 31）

購入先 種類	専門店	スーパー	量販店	通信販売	その他	計
普通車(シティ車)	10 人	12 人	3 人	1 人	1 人	27 人
スポーツ車	0 人	0 人	0 人	0 人	2 人	2 人
マウンテンバイク（類型車含む）	0 人	0 人	2 人	0 人	0 人	2 人
子供用自転車	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
折りたたみ式	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
電動アシスト車	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
三輪自転車	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
計	10 人	12 人	5 人	1 人	3 人	31 人

⑥　安全基準適合マーク等の有無（回答数 35）

JIS マーク表示	8 台
ＳＧマーク表示	3 台
マーク表示なし	9 台
不明	15 台

⑦　事故車の整備状況（回答数 28）

点検整備していた	11 件（39.3%）
点検整備をしていなかった	17 件（60.7%）

点検整備の状況（上記１１件の内訳）

頻度 実施場所	年 1 回以上	１年以上２年未満	２年以上３年未満	不定期	計
自転車店（専門店・スーパー等）	1 件	2 件	0 件	1 件	4 件
自分（または家族）	0 件	0 件	0 件	7 件	7 件

※　全員に対する質問に戻る

【点検整備】

⑧　所有自転車の点検整備実施状況

	回答数	比率
点検整備している	219 人	53.3%
点検整備していない	192 人	46.7%
計	411 人	100%

点検整備しているとの回答者（219 人）の点検整備の状況（回答数 213）

頻度 / 実施場所	年 1 回以上	1 年以上 2 年未満	2 年以上 3 年未満	気が向いたときなど不定期	計
自転車店（専門店・スーパー等）	37 人 17.4%	16 人 7.5%	6 人 2.8%	37 人 17.4%	96 人 45.1%
自分（または家族）	24 人 11.3%	6 人 2.8%	2 人 0.9%	85 人 39.9%	117 人 54.9%
計	61 人 28.6%	22 人 10.3%	8 人 3.8%	122 人 57.3%	213 人 100%

自転車店等で、専門家により年 1 回以上定期的な点検整備をしている回答者は 17.4%、2 年以内 1 回の回答者を含めても 25%程度にすぎない。

【幼児に対する安全対策】

⑨　自転車用幼児ヘルメットの使用状況等

回　答　項　目	回答数	比率
家族で幼児用ヘルメットを使用している者がいる。	8 人	2.0%
自分では使用していないが、親戚、知人で使用している者がいる。	42 人	10.6%
幼児ヘルメットを使用しているのを見たことがある。	119 人	30.0%
幼児ヘルメットを見たことはないが、知っている。	59 人	14.9%
家族・親戚・知人に幼児用ヘルメットを使用している者はいない。	143 人	36.0%
その他	26 人	6.5%
計	397 人	100%

⑩　幼児ヘルメットの着用推進に必要と思われる事項（複数回答可）
（回答者数 417 人）

回　答　項　目	回答数	回答者数に対する比率
事故情報やヘルメットの有効性等の情報提供による利用者教育	246 人	59.0%
ヘルメットの手頃な価格での提供	171 人	41.0%
使用していない時のヘルメットを保管するための装備を自転車又は補助椅子に設けるなどの利便性対策	125 人	30.0%
安全で、子供が被ることを嫌がらないようなヘルメットの開発	205 人	49.2%
幼児用補助椅子とのセット販売	161 人	38.6%
法令等による義務付け	186 人	44.6%
その他	8 人	1.9%

商品等の安全問題に関する協議会

１　協議会委員

中村　雅人　（会長）	弁護士
新井　茂	東京都自転車商協同組合理事長
安藤　康三	社団法人　日本保安用品協会技術担当主管
伊藤　文一	財団法人　日本消費者協会理事・ＢＢＬ所長
小澤　信夫	日本チェーンストア協会関東支部事務局長
川口　豊勝	社団法人　自転車協会業務第１課課長
小鷹狩　幸一	財団法人　自転車産業振興協会統括事業部部長
三枝　繁雄	財団法人　製品安全協会上席調査役
仲野　禎孝	独立行政法人　国民生活センター商品テスト部主事
水越　雅子	東京消費者団体連絡センター
八木沼　正巳	警視庁交通部交通総務課管理官
矢崎　秀	財団法人　日本車両検査協会安全技術部長

事務局

柳田　司	東京都生活文化局消費生活部生活安全課長

２　協議の経過

(1)　協議会の開催　４回

第 1 回　平成 16 年 11 月 29 日（月）　10：00～12：00
第 2 回　平成 16 年 12 月 22 日（水）　10：00～12：00
第 3 回　平成 17 年　２月　8 日（火）　10：00～12：00
第 4 回　平成 17 年　３月　8 日（火）　10：00～12：00

(2)　東京都消費生活調査員に対するアンケート調査

調査テーマ：
「自転車の使用により発生した事故及び危険を感じた事例に関する調査」
実施時期：平成 16 年 12 月 10 日～17 日